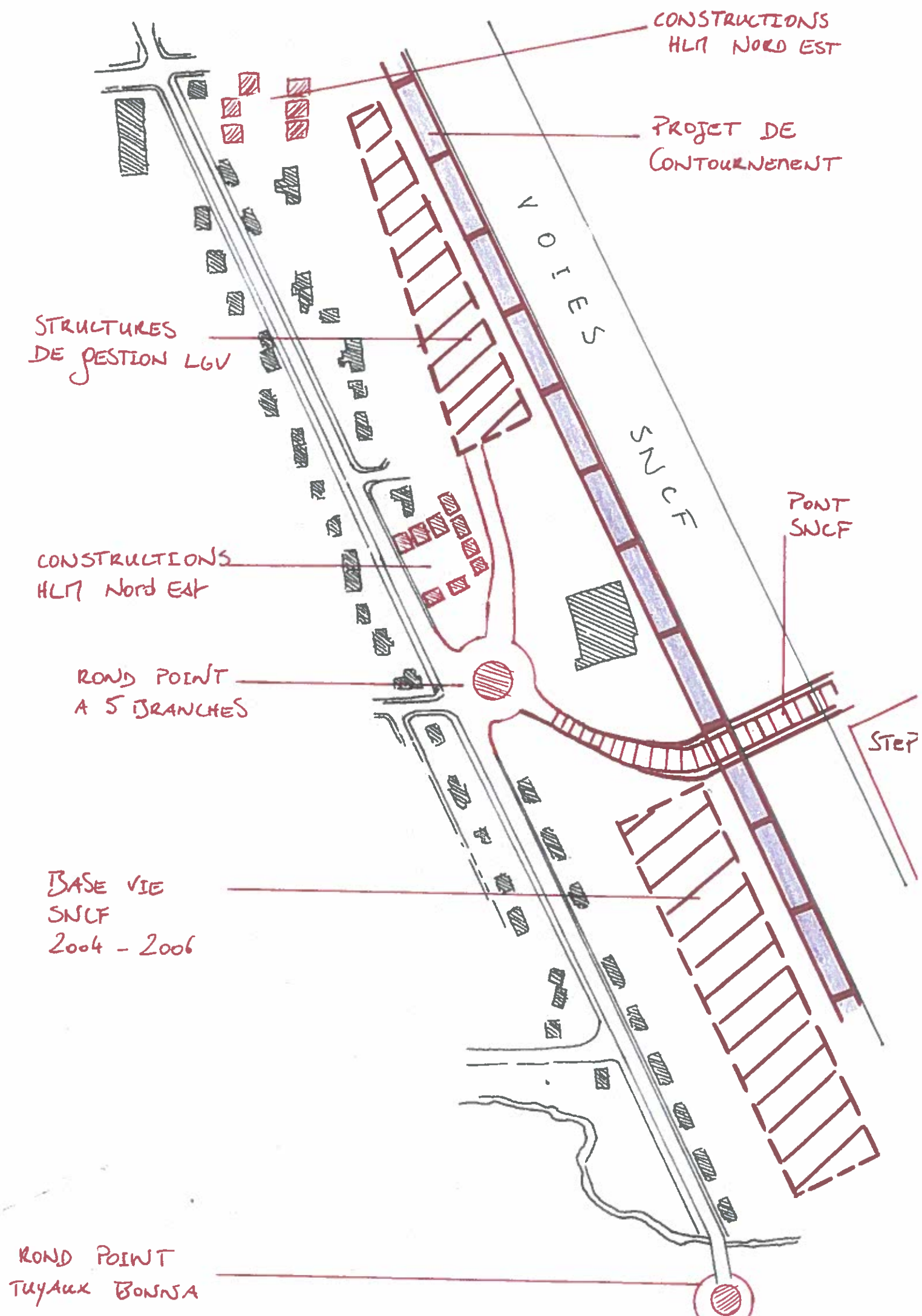


LES PROJETS CONCERNANT L'ENTREE DE VILLE



AMENAGEMENT DE L'ENTREE DE VILLE DE PAGNY- SUR-MOSELLE



A D E V A L

j a n v i e r

2 0 0 3



SOMMAIRE

A D E V A L

Aménagement de l'entrée de ville de Pagny

janvier 2003

APPROCHE FONCTIONNELLE **1**

L'ESPACE DE CIRCULATION AUTOMOBILE : UN TRAFIC DENSE SUR UNE VOIE LARGE ET LINÉAIRE	1
LES ESPACES DE CIRCULATION PIÉTONNE : UNE PREMIÈRE SECTION PEU FRÉQUENTÉE	1
LES ESPACES DE STATIONNEMENT : DES BESOINS FAIBLES SANS RÉPONSE ADAPTÉE	2
COUPES DES VOIRIES QUI COMPOSENT L'ENTRÉE DE VILLE	2
SYNTHÈSE DES DYSFONCTIONNEMENTS DE L'ENTRÉE DE VILLE	3

APPROCHE PAYSAGÈRE **4**

LES ÉLÉMENTS QUI COMPOSENT LE PAYSAGE	4
LES AMBIANCES PAR SECTEUR	8

PERSPECTIVES **11**

LES PROJETS À COURT TERME	11
LES PROJETS À LONG TERME	13

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC **14**

BILAN FONCTIONNEL	14
BILAN PAYSAGER	14
BILAN PERSPECTIVE	14

OBJECTIFS ET MOYENS **15**

LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT	15
LES MOYENS POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS	15

DESCRIPTIF TECHNIQUE **17**

VUE D'ENSEMBLE **20**

ESTIMATIF FINANCIER **21**

AMÉNAGEMENT DU ROND POINT HORS TRAVAUX DE VOIRIE	21
AMÉNAGEMENT DU SECTEUR ENTRÉE DE VILLE TOUS TRAVAUX	22
TOTAL DES DEUX SECTIONS ET COÛT DE MAÎTRISE D'OEUVRE	23

Le fonctionnement de l'entrée de ville s'articule autour de différents espaces, chacun étant destiné à un usage propre. Ces espaces sont connectés entre eux, ce qui autorise parfois une perversion de l'usage d'origine (ex : stationnement sur trottoir). Ces mauvaises utilisations de l'espace sont souvent liées à des défauts de conception. Le réaménagement de l'entrée de ville est l'occasion de repenser en profondeur la conception des espaces en fonction des besoins et des contraintes qui sont exprimées.

Afin d'agir correctement sur l'espace pour améliorer son fonctionnement, il est nécessaire d'analyser d'abord les dysfonctionnements actuels, c'est-à-dire tous les conflits qui peuvent exister entre les différents usagers : c'est la sécurité de tous qui est en jeu.

L'ESPACE DE CIRCULATION AUTOMOBILE : UN TRAFIC DENSE SUR UNE VOIE LARGE ET LINEAIRE.

Caractérisée par sa linéarité à l'entrée de Pagny, la RD 952 s'élargit progressivement depuis le passage du ruisseau du Moulon (6 m de large) jusqu'au premier carrefour (10 m de large) qui comporte une 3^{ème} voie de tourne-à-gauche. Ensuite, la route se resserre progressivement jusqu'au carrefour à feux.

Cette configuration, au lieu d'inciter l'automobiliste à ralentir son allure, favorise l'augmentation de la vitesse aussitôt le Moulon franchi.

Cette vitesse excessive est source de danger notamment à certains endroits :

- ☐ Le premier carrefour, géré par des stops et où la visibilité est mauvaise en raison de l'implantation des piliers EDF.
- ☐ Au niveau des cités SNCF, les manœuvres des riverains pour entrer sur la RD sont périlleuses.
- ☐ La traversée de la RD par les piétons s'avère dangereuse, même sur les passages piétons.

Ces difficultés sont d'autant plus grandes que le trafic est important sur cet axe. La DDE comptait en 1999 jusqu'à 5700 véhicules par jour dont de nombreux poids lourds. La RD 952 est également un itinéraire pour les convois exceptionnels, ce qui impose une largeur minimale de voirie de 5 m.

En outre, cette fréquentation met particulièrement en danger les deux-roues, surtout aux endroits les plus étroits (ruisseau du Moulon). Elle constitue également une nuisance sonore pour les riverains.

LES ESPACES DE CIRCULATION PIETONNE : UNE PREMIERE SECTION PEU FREQUENTEE.

L'observation de l'entrée de ville montre la faible fréquentation des espaces destinés aux piétons, en particulier sur le premier secteur avant le supermarché, ceci pour plusieurs raisons :

- ☐ A l'Est, un trottoir existe mais il demeure sans protection spécifique face aux flux rapides des véhicules. Il s'achève au sud au niveau du passage du Moulon. Ainsi cet espace n'est utilisé que par les riverains qui souhaitent se rendre au nord vers le centre ville ou le supermarché.
- ☐ Côté Ouest, un simple accotement de 3 m de large le long des maisons permet le cheminement des piétons : rien ne les protège de la circulation automobile et cet espace est souvent occupé par un stationnement aléatoire.
- ☐ Les passages piétons sont concentrés près des carrefours mais restent difficiles à franchir en raison de la vitesse excessive des véhicules.

En revanche, le deuxième secteur, au-delà du supermarché, est plus adapté pour la circulation piétonne :

Des trottoirs sont disposés sur chaque rive, un aménagement paysager accompagne le cheminement des piétons à l'Ouest. De plus, à l'approche du carrefour à feux, les véhicules ralentissent progressivement à mesure que la chaussée se resserre.



Le pont de Moulon est le seul endroit où les automobilistes doivent ralentir.



Un carrefour dangereux : vitesse excessive et manque de visibilité.



Pas de trottoir sur la rive Ouest.



Le stationnement est concentré sur la rive Ouest et gêne la circulation piétonne.

LES ESPACES DE STATIONNEMENT : DES BESOINS FAIBLES SANS REPON- SE ADAPTEE.

Le stationnement le long de l'entrée de ville de Pagny est faible et anarchique. Il se concentre sur l'accotement à l'Ouest avant le supermarché puis sur les trottoirs au delà. Cette organisation s'explique :

- ☐ Aucun emplacement n'est matérialisé sur les rives ou les trottoirs.
- ☐ La majorité des habitations le long de la RD dispose d'un garage ou d'une allée.
- ☐ Aucun équipement ne suscite une demande en stationnement qui ne soit satisfaite : le supermarché propose jusqu'à 150 places de parking.
- ☐ Les trottoirs et l'accotement, peu fréquentés par les piétons, sont suffisamment larges pour permettre le stationnement d'une voiture.

COUPES DES VOIRIES QUI COMPOSENT L'ENTREE DE VILLE.

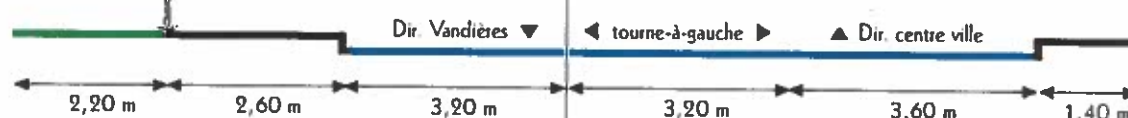
Coupe n° 1 : Pont de Moulon



Coupe n° 2 : Rue Jean Jaurès



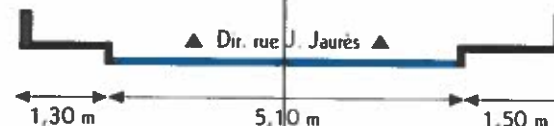
Coupe n° 3 : Rue Jean Jaurès



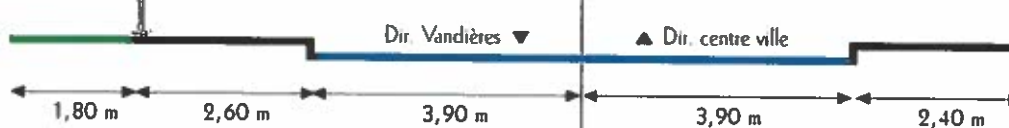
Coupe n° 4 : Rue Maladrie



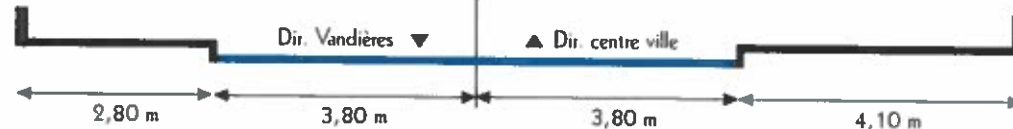
Coupe n° 5 : Rue P. Protin.



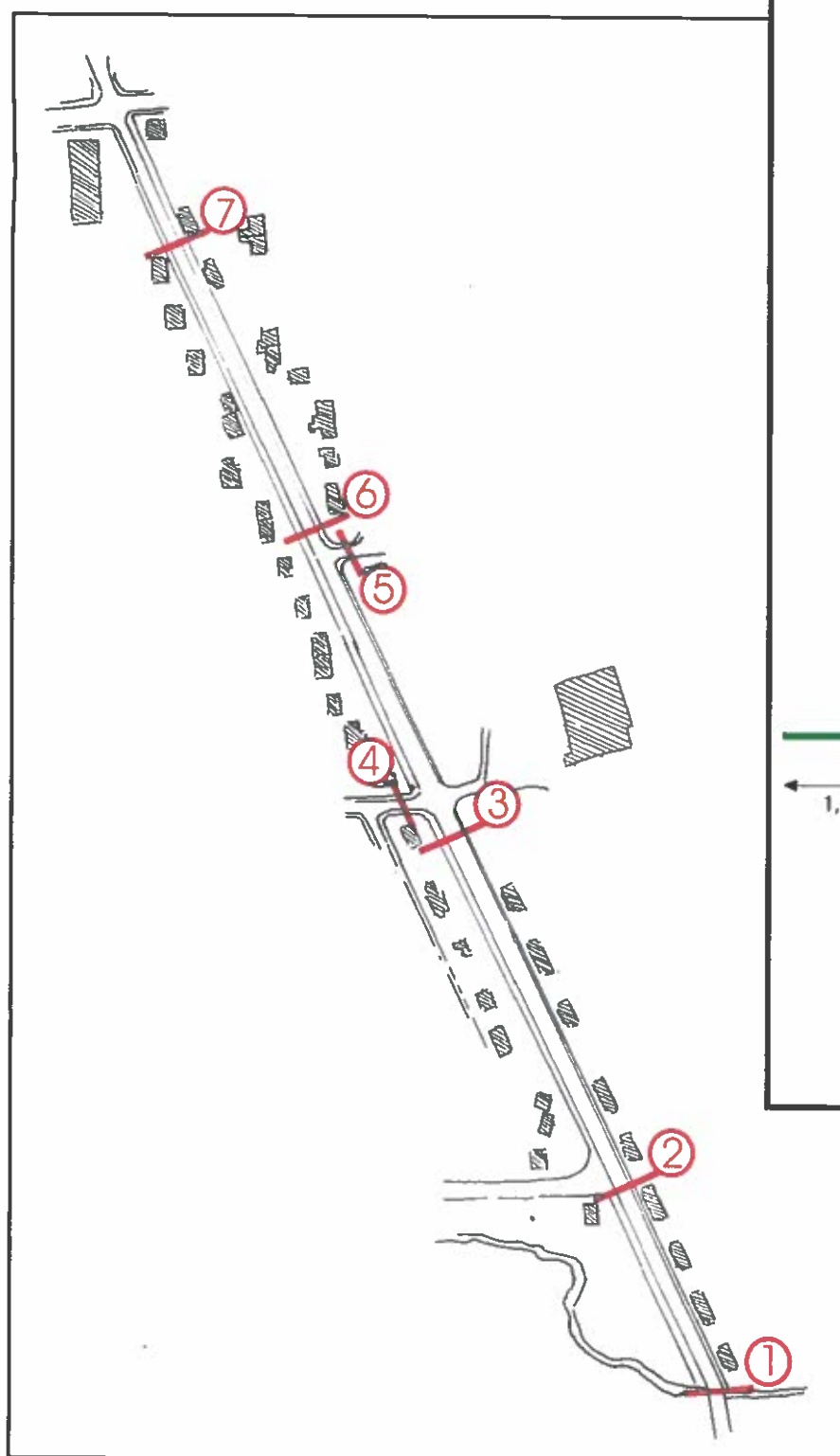
Coupe n° 6 : Rue J. Jaurès.



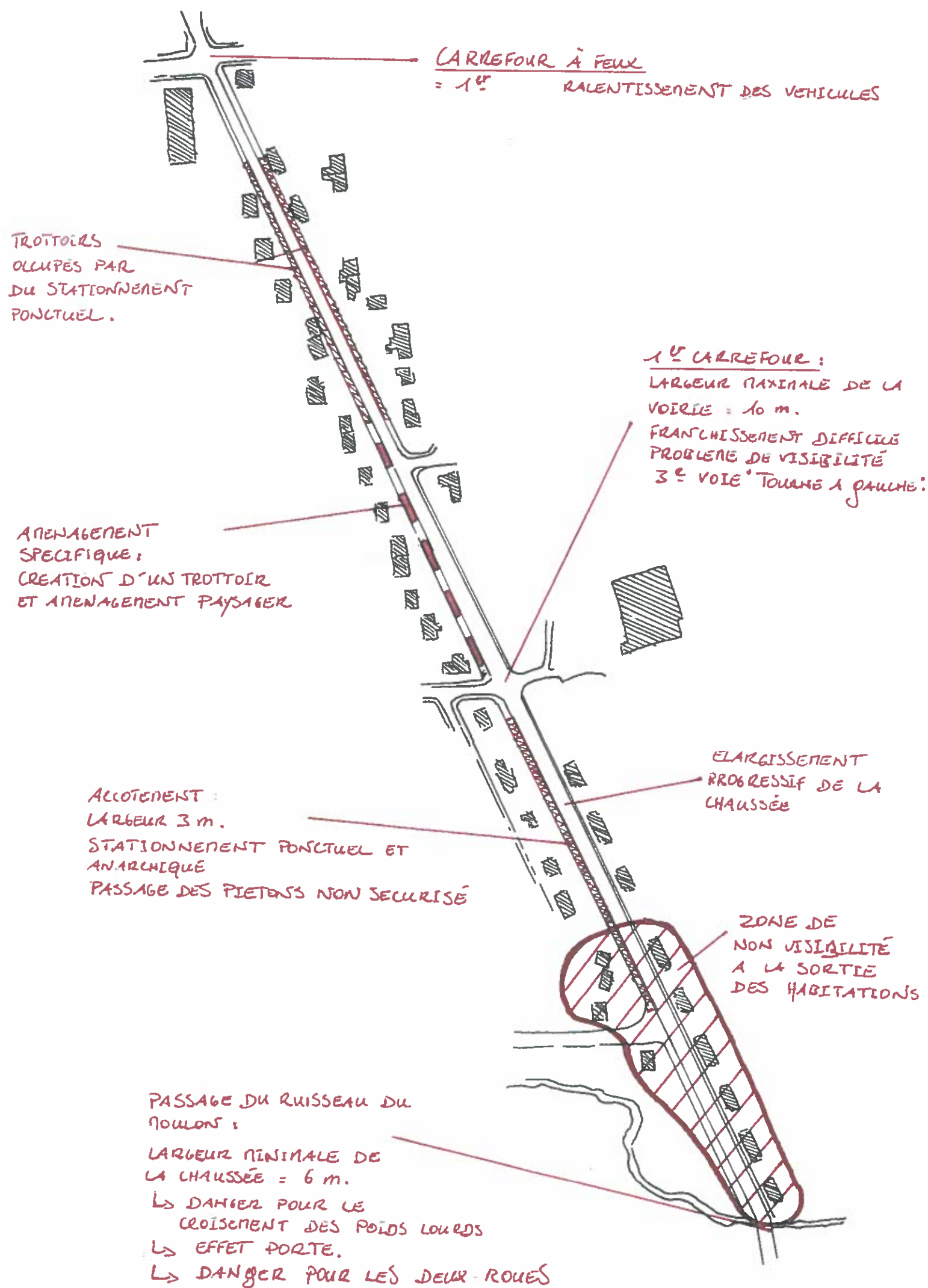
Coupe n° 7 : Rue J. Jaurès



On constate l'élargissement progressif de la rue Jean Jaurès jusqu'au carrefour du supermarché. Cette configuration favorise l'augmentation de la vitesse des véhicules.



SYNTHESE DES DYSFONCTIONNEMENTS DE L'ENTREE DE VILLE



L'ambiance d'un lieu influence directement le comportement de l'usager. Une entrée de ville doit présenter une organisation résolument urbaine qui indique à l'usager qu'il pénètre dans la ville et qui l'invite à adapter son comportement à l'environnement. C'est pourquoi l'aspect urbain peut favoriser une amélioration de la sécurité et du fonctionnement de l'entrée de ville et ainsi éviter l'utilisation d'aménagements routiers complexes.

Un premier travail d'observation de l'ambiance actuelle sur l'entrée de ville permettra ensuite de proposer un aménagement paysager efficace. L'ambiance est le résultat d'une combinaison entre les différents éléments qui composent le paysage urbain.

LES ELEMENTS QUI COMPOSENT LE PAYSAGE :

L E B Â T I



Une cité SNCF.

Les constructions qui bordent l'entrée de ville de Pagny sont d'un intérêt variable dans la structuration de l'espace. Deux ensembles bâtis sont remarquables :

- ☐ Les cités SNCF : leur implantation régulière et droite le long de la chaussée structure fortement l'entrée de ville. De plus, leur volumétrie et leur architecture similaires forment un bâti particulièrement homogène. Cet ensemble crée d'emblée une ambiance urbaine qui indique à l'automobiliste son entrée dans une ville.
- ☐ Les cités pointues : situées après le carrefour du supermarché, elles présentent une homogénéité architecturale qui marque le paysage. Leurs toits particulièrement pentus se détachent de la monotonie ambiante. En revanche, leur implantation en biais et en retrait par rapport à la route affaiblit l'ambiance urbaine.

La plupart des autres constructions correspondent à une architecture moderne de type pavillonnaire à faible hauteur (R à R+1). Ces constructions sont souvent isolées de la route par des clôtures ou des haies hautes et fermées. Ainsi, leur perception est moindre. Enfin, certaines maisons des lotissements à l'Ouest présentent leur façade arrière à la rue Jean Jaurès. Elles ont donc peu d'impact sur ce tracé.

L E M O B I L I E R U R B A I N



Le mobilier urbain ne parvient pas à embellir durablement l'entrée de ville.

Quelques jardinières sont situées le long de l'entrée de ville mais elles sont peu nombreuses, disposées de façon irrégulière et de formes diverses. C'est pourquoi ce mobilier urbain ne structure pas le paysage. De plus, sa fonction décorative n'est véritablement remplie que pendant une courte période de fleurissement au printemps. Par conséquent, ce mobilier perturbe plutôt la lisibilité du paysage.

L E S C L Ô T U R E S E T L E S H A I E S



Les clôtures en béton d'origine des cités SNCF.

Les éléments qui isolent les habitations de la rue ont un rôle important dans le paysage : ils marquent la limite séparative entre l'espace public et l'espace privé. Ces séparations se déclinent en deux catégories :

- ☐ Les clôtures
- ☐ Les haies végétales

Sur l'entrée de ville de Pagny, ces deux types se font face : les haies végétales, de hauteur variable, occupent le côté Ouest tandis que ce sont des clôtures à l'Est. Certaines sont remarquables : une partie des cités SNCF sont délimitées par des clôtures bétons ajourées qui sont percées régulièrement pour laisser un passage vers le garage et l'entrée piétonne. Ces éléments, par leur homogénéité et leur esthétique, favorisent le caractère urbain de l'entrée de ville. En revanche, les haies végétales, lorsqu'elles sont irrégulièrement taillées, donnent un aspect plus naturel à la route.

LES ALIGNEMENTS D'ARBRES



Les alignements d'arbres structurent la route. Ils constituent un front végétal qui ferme en douceur l'espace lorsque les constructions sont inexistantes ou en retrait. Par ailleurs, ils ajoutent de la couleur dans le paysage urbain tout en renforçant l'urbanité.

Un aménagement paysager très régulier et très urbain.

LES RÉSEAUX AÉRIENS



L'entrée de ville de Pagny est marquée par la présence des réseaux aériens qui grèvent le paysage. Ces réseaux s'accompagnent de piliers EDF en béton qui obstruent la visibilité au sol. Ces éléments structurent l'espace et renforcent l'ambiance urbaine. Mais la toile formée par les câbles n'est pas esthétique et crée une impression de désordre.

La toile constituée par les réseaux aériens affaiblit la perception du bâti.

LES REVÊTEMENTS



Un simple remblai et de la grève pour les accotement : l'ambiance n'est pas très urbaine.

Le traitement des sols n'est pas neutre dans un paysage. En effet, aujourd'hui, les revêtements expriment un langage spécifique qui s'adresse aux usagers. Certains revêtements sont associés au milieu urbain et d'autres seront plus fréquents à la campagne.

Le premier secteur de l'entrée de ville de Pagny, avant le supermarché, est caractérisé par des revêtements qui sont peu employés en ville :

- ☐ Le trottoir des cités SNCF est constitué de grève.
- ☐ L'accotement à l'Ouest est d'abord enherbé puis constitué de gravillons, sans trottoir.

LES ÉVÈNEMENTS PAYSAGERS

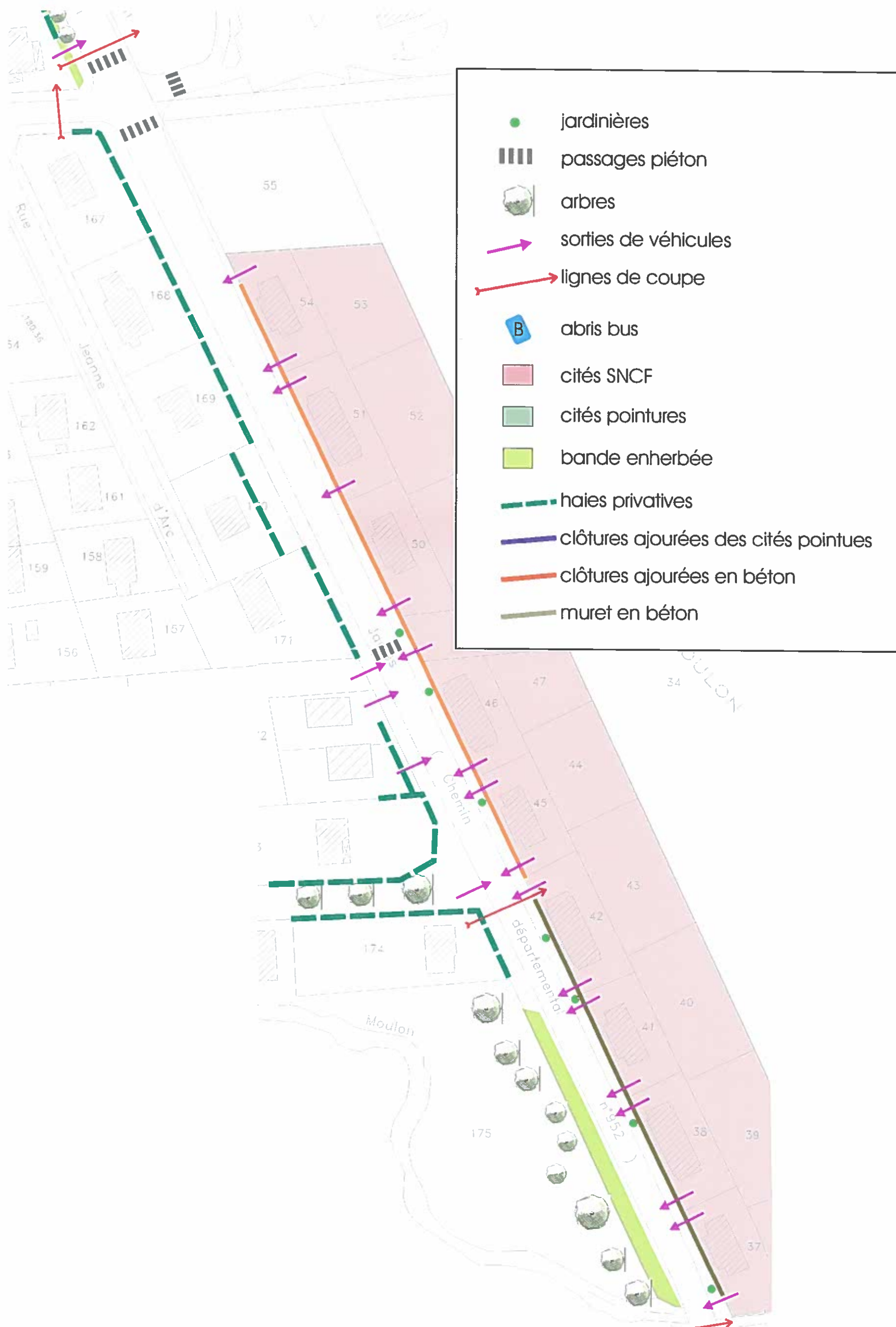


Les méandres du Moulon vers l'Ouest sont remarquables.

Le paysage urbain est aussi composé d'événements, c'est-à-dire d'éléments spécifiques qui ressortent du paysage et qui sont remarquables. Outre l'ensemble naturel dans lequel s'inscrit la ville de Pagny (côtes de Moselle, Moselle), on recense plusieurs événements paysagers :

- ☐ Le passage du ruisseau du Moulon à l'entrée de Pagny avec une ouverture vers l'Ouest où apparaissent les méandres du ruisseau.
- ☐ Le clocher de l'église permet de situer le centre ville.
- ☐ Les cheminées de l'entreprise du Carbone Lorraine se distinguent avant d'entrer dans Pagny puis jusqu'au supermarché à travers le front bâti.
- ☐ Les HLM du quartier Jean Bouin apparaissent au niveau du supermarché.

LES ELEMENTS QUI COMPOSENT L'ENTREE DE VILLE : DU PONT DE MOULON AU SUPERMARCHÉ



LES ELEMENTS QUI COMPOSENT L'ENTREE DE VILLE : DU SUPERMARCHE AU CARREFOUR A FEUX

LES AMBIANCES PAR SECTEUR

L'entrée de ville de Pagny est aujourd'hui décomposée en plusieurs secteurs, chacun présentant une ambiance propre. La multitude d'ambiances empêche une perception immédiate de l'espace. C'est cette cohérence urbaine qu'il faudra atteindre dans l'aménagement futur, sans quoi les efforts pour améliorer le fonctionnement pourraient être vains.

SECTEUR 1 : UNE ZONE NATURELLE PONCTUÉE D'ACTIVITÉS

Sur le tronçon de la route départementale 952 entre Vandières et Pagny-sur-Moselle, un paysage mixte anime l'espace. Aux abords de la route, la zone d'activités de Vandières alterne zones naturelles et bâtiments industriels. En fond, différents paysages naturels ferment le site.

- ☐ À l'Ouest : les côtes de Moselle et le plateau de Haye.
- ☐ À l'Est : la Moselle et la voie ferrée.
- ☐ Au Nord, vers Pagny, un front naturel se dresse.

SECTEUR 2 : UNE TRANSITION DOUCE ENTRE RURAL ET URBAIN

A l'entrée de Pagny, un ancien corps de ferme précède le ruisseau du Moulon et marque le paysage à l'Ouest, en bordure de la RD par contraste avec un espace végétal vierge en face. Au delà, la perception des cités SNCF fait sentir l'urbanisation naissante.

Enfin, le passage du ruisseau, matérialisé par le rétrécissement de la chaussée et la présence de rambardes, marque l'entrée dans la ville. Après la passage du pont, l'ambiance est d'abord semi-urbaine, entre deux espaces de nature opposée :

- ☐ A l'Est, les cités SNCF structurent le paysage grâce à leur alignement et leur espacement régulier. La dominante minérale est donnée par la présence de murets ou de clôtures en béton et l'absence d'éléments végétaux devant les maisons. Quelques jardinières sont disposées sans effet.
- ☐ A l'Ouest, un alignement d'arbres laisse entrevoir le ruisseau du Moulon et le coteau au loin. On remarque les méandres du ruisseau.

Après le ruisseau du Moulon, la chaussée s'élargit ainsi que les bas-côtés, ce qui incite les automobilistes à accélérer malgré la fermeture de l'espace (front bâti et alignement d'arbres).

Par ailleurs, le côté Ouest est dépourvu de trottoir et l'accotement n'est pas praticable : il est instable et enherbé. Une voie sans issue, en herbe, dessert les premières maisons.

Enfin, le long de la RD, les réseaux aériens ont un impact visuel négatif sur le site même si les piliers EDF structurent verticalement l'espace.

SECTEUR 3 : UN ESPACE MIXTE

La continuité est assurée par la succession des cités SNCF jusqu'au carrefour du supermarché. Mais l'ambiance devient plus urbaine avec l'implantation à l'Ouest de pavillons de faible hauteur (R à R+1). Pourtant, plusieurs éléments affaiblissent le caractère urbain : ces maisons, dont l'alignement et l'architecture varient, sont délimitées par des haies végétales inégales et parfois spontanées. De plus, l'absence de trottoir et le revêtement de l'accotement (gravillons) crée un espace déstructuré.

SECTEUR 4 : UNE RUPTURE DANS LA CONTINUITÉ URBAINE

Le carrefour du supermarché casse la continuité du bâti à l'Est. Cet espace, largement ouvert, donne des vues sur le supermarché et au-delà sur la voie ferrée, Carbone Lorraine et le quartier Jean Bouin.

Autour du supermarché, de nombreux espaces végétalisés sont délaissés, provoquant une impression de désordre. En face, l'espace devient plus urbain avec l'apparition d'un trottoir et un traitement paysager spécifique constitué par un alignement d'arbres de faible hauteur et par une bande enherbée. Ce trottoir est accueillant pour les piétons.



Entre Vandières et Pagny, entre nature et industrie.



La ferme du Moulon.

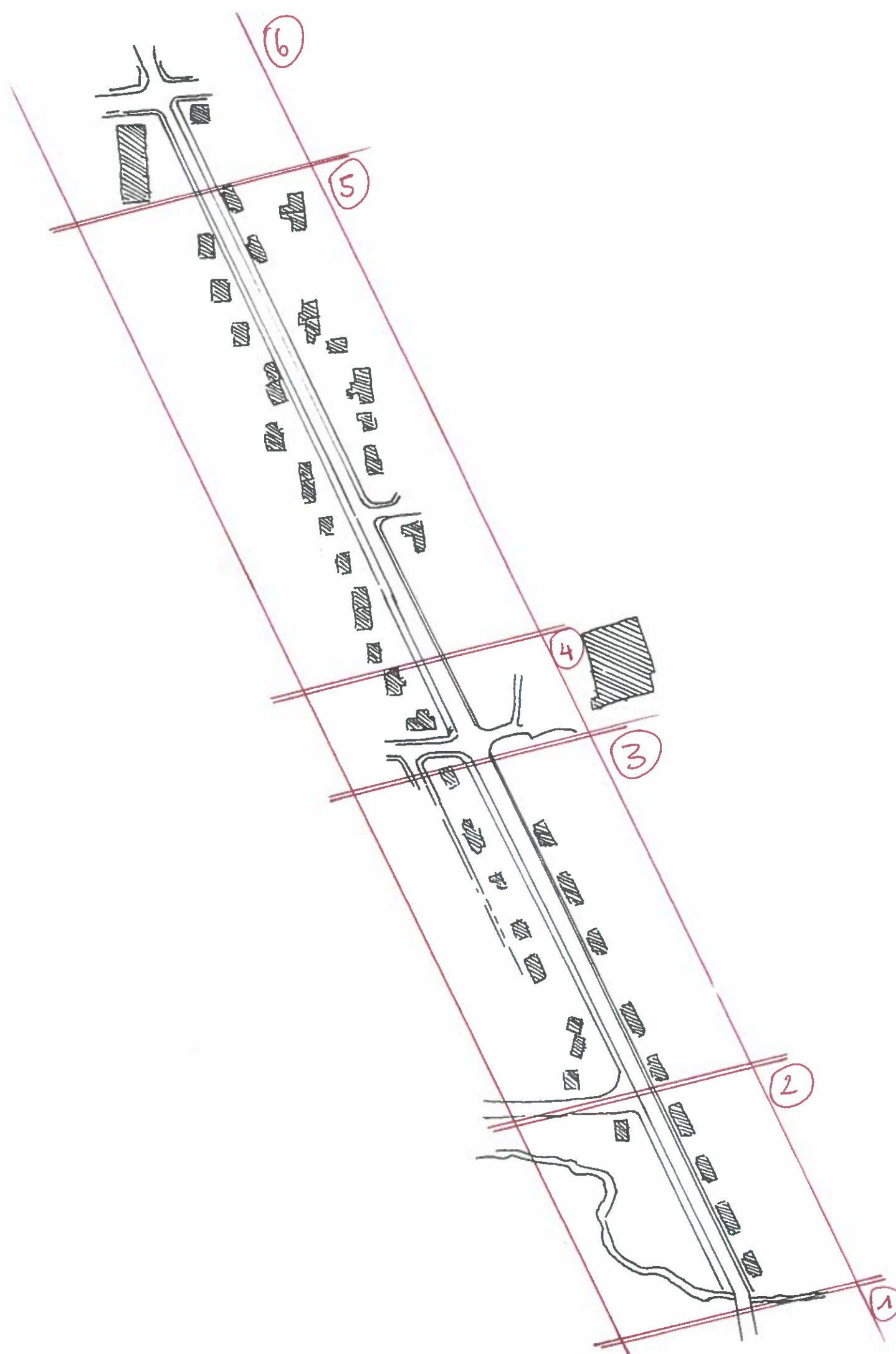


La rive Ouest est particulièrement verte mais aussi hétérogène.



L'espace vide au niveau du premier carrefour accueille l'enseigne du supermarché.

LES DIFFERENTS SECTEURS DE L'ENTREE DE VILLE DE PAGNY



SECTEUR 5 : VERS LE CENTRE, L'URBANITÉ S'ACCROIT

Transition côté Ouest : l'architecture est plus hétérogène ainsi que la hauteur et l'alignement des constructions. L'aménagement paysager s'arrête après le carrefour de la rue P. Protin. Des haies végétales discontinues prennent le relais. À l'Est, les cités pointues marquent le paysage avec leurs toits hauts caractéristiques. Les jardins donnent sur la voirie et sont limités par des clôtures ajourées.

SECTEUR 6 : UN CARREFOUR URBAIN

Le carrefour à feux est plus urbain : la largeur des voiries est sensiblement diminuée et les constructions après le carrefour sont plus imposantes et moins espacées : elles créent un front bâti proche du trottoir qui réduit la sensation d'espace. On entre progressivement dans une ambiance de centre ville.



Les cités pointues.



Le garage OPEL au niveau du carrefour à feux : un bâtiment massif et un délaissé minéral.

La réflexion qui est menée sur l'entrée de ville de Pagny est liée au développement futur de ce secteur. En effet, plusieurs projets d'envergure viennent bouleverser le fonctionnement ainsi que l'image de l'entrée de la commune, certains de manière définitive et d'autres pas, certains immédiatement et d'autres à long terme. Afin de réaliser un aménagement cohérent, il convient d'identifier ces projets et d'analyser les conséquences et contraintes qu'ils font peser sur la zone.

LES PROJETS A COURT TERME

LE PONT SNCF

En raison du passage de la ligne du TGV empruntant les voies SNCF de Pagny, la SNCF a prévu la création d'un pont reliant la RD 952 et le quartier Jean Bouin, séparés par les voies SNCF. Ce pont entraîne la suppression du passage à niveau 19, situé avant l'entrée de ville de Pagny, qui permet aujourd'hui aux poids lourds de rejoindre l'entreprise Carbone Lorraine. Il assure également la desserte du quartier Jean Bouin par le Sud.

Le nouveau pont, dont la construction est prévue pour le deuxième semestre 2002, assure ces fonctions. Il a fait l'objet d'une étude architecturale et paysagère pour favoriser son insertion dans le site.

La création de ce pont va modifier le paysage urbain au niveau du supermarché. De plus, il provoque l'arrivée d'un nouveau flux de véhicules (notamment des poids lourds) à l'endroit du premier carrefour de la ville où l'aménagement paysager est de type urbain. Des alignements réguliers d'arbustes viennent occuper les talus. Ceci devra être pris en compte pour l'aménagement de l'entrée de ville dans un souci de cohérence paysagère.

LE ROND-POINT AU PREMIER CARREFOUR

Les travaux induits par la création de la LGV sur Pagny nécessitent l'installation d'une base travaux au niveau de l'entrée de ville de Pagny. L'activité de cette zone est temporaire (environ 4 ans) mais elle génère des flux nouveaux au niveau du premier carrefour de la ville. Considérant également le débouché du nouveau pont, la SNCF propose la modification de ce carrefour afin de faciliter l'augmentation des flux de véhicules. L'option choisie est un carrefour giratoire à 5 branches : le terre-plein central mesure approximativement 22 mètres de diamètre.

Sa réalisation est prévue fin 2002, début 2003.

Son impact sur l'entrée de ville est considérable : sur un plan fonctionnel, la circulation sera freinée par cet obstacle qui constitue un nouveau noeud dans la ville et symbolise la "porte de la ville". En ce qui concerne le paysage, le rond point vient au centre d'un grand espace très ouvert où le supermarché est mis en valeur. La SNCF n'a envisagé aucun aménagement paysager spécifique. C'est pourquoi il conviendra d'aménager cet espace routier afin d'influencer positivement le comportement de l'automobiliste.

LES STRUCTURES DE GESTION DE LA LGV

Pour la gestion à long terme de la LGV, des structures permanentes vont s'implanter entre le supermarché et le passage à niveau n° 20 :

- ☐ Un poste de commande à distance (PCD),
- ☐ Une centrale sous station (CSS),
- ☐ Un établissement maintenance, pour la gestion administrative,
- ☐ Une base maintenance technique.

Ces différentes structures seront réparties dans plusieurs bâtiments et accueilleront une centaine d'employés. Les constructions devraient être réalisées d'ici 2006. Outre l'augmentation de la circulation aux heures de pointe générée par la création de ces emplois sur site, les nouveaux bâtiments vont modifier le paysage urbain. Situées à proximité du rond point, ces constructions auront un fort impact visuel sur l'entrée de ville sud. Par conséquent, l'architecture et la volumétrie devront être particulièrement étudiées pour préserver l'intérêt visuel des cités pointues et le paysage naturel en arrière plan (coteau).

CONSTRUCTIONS HLM

Deux sites le long de la RD 952 sont actuellement en construction. Ils doivent accueillir des logements sociaux de type pavillonnaire.

Le premier terrain se situe après le supermarché et l'ouverture principale de l'ensemble d'habitation est orientée vers la rue Jean Jaurès. Par conséquent, une nouvelle intersection est créée et la continuité du bâti sur la rue est rompue pour laisser place à un îlot d'habitation en U. Cet îlot est composé de 9 pavillons.

Le deuxième projet de construction est moins prégnant sur l'entrée de ville puisqu'il n'y a pas d'accès direct depuis la rue Jean Jaurès. L'accès aux habitations se fait par la rue Saint Nicolas. Ici, le bâti est implanté en recul de l'alignement des maisons existantes ce qui diminue sa perception depuis la RD. 6 logements sont programmés.

L'ensemble des constructions devrait être achevé pour le troisième trimestre 2002.

LA BASE VIE SNCF : UNE IMPLANTATION TEMPORAIRE

Pendant deux ans, de 2004 à 2006, les travaux menés sur la LGV nécessitent l'implantation d'une base vie SNCF. Cette installation temporaire pourra accueillir jusqu'à 300 personnes, travaillant et résidant sur le site. Ce maximum sera atteint seulement 6 mois après le début du chantier. Cette activité devrait générer un trafic automobile supplémentaire important qui sera supporté par le nouveau rond-point. Les conséquences sont aussi paysagères, puisque la base vie sera visible depuis la RD. Cependant, cette situation étant temporaire, il est inutile d'envisager des aménagements spécifiques, sauf s'ils sont modulables et économiques.

LA STATION D'ÉPURATION : PAS DE CONSÉQUENCES DIRECTES

L'installation d'une station d'épuration est programmée sur la pointe sud du quartier Jean Bouin pour fin 2004 (travaux courant 2003). Le fonctionnement de la station entraîne peu de flux de véhicules : un parking pouvant accueillir 6 véhicules légers est prévu et le trafic poids lourd est limité à un véhicule par semaine. Par ailleurs, l'impact visuel de la station depuis la RD est quasi nul puisque les voies SNCF sont surélevées et obstruent les vues sur la rue Jean Bouin.

LES PROJETS A LONG TERME

LE CONTOURNEMENT DE PAGNY

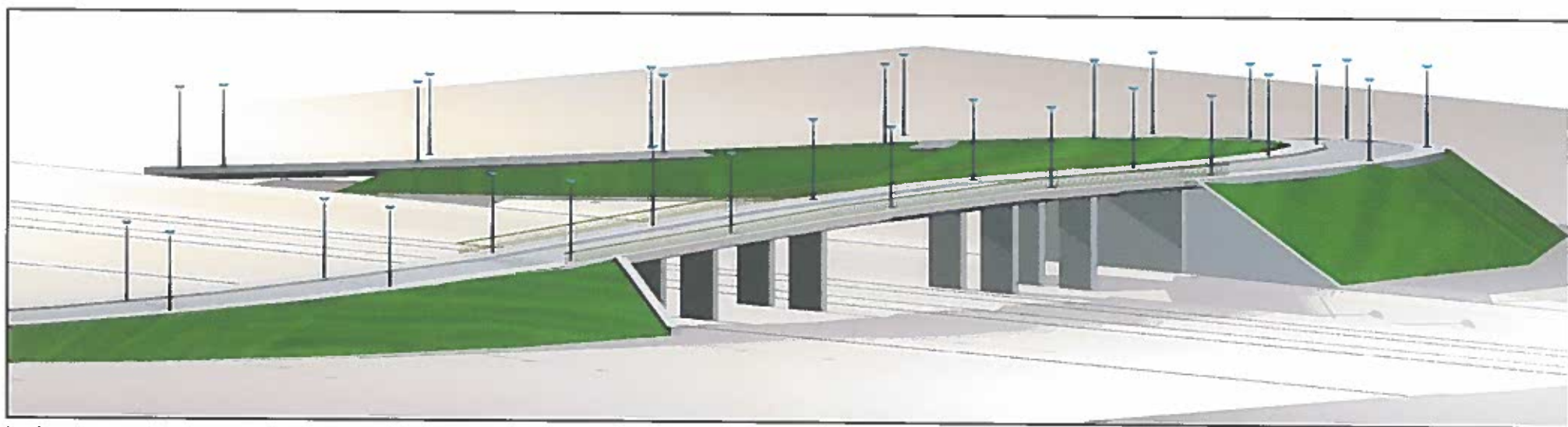
Afin de diminuer le trafic dans le centre ville de Pagny sur la RD 952, et notamment le trafic poids lourd qui est particulièrement nuisible, la commune a réservé au Plan d'Occupation des Sols (POS) un emplacement pour créer une voie de contournement. Cette route longerait la voie SNCF soit depuis le rond point du supermarché, soit depuis l'entrée de ville où un autre rond point pourrait être créé au niveau de l'entreprise BONNA.

Dans le premier cas, le raccordement à la voie de contournement est très aisé mais le trafic ne sera pas diminué entre l'entrée de ville et le rond point du supermarché. Pour cela, la création d'un nouveau rond point avant le panneau d'agglomération est une bonne solution.

Si cette deuxième hypothèse se réalise, la rue Jean Jaurès supporterait un trafic beaucoup moins important. Pourtant, compte tenu de la situation actuelle et dans l'attente de la réalisation du contournement, il est nécessaire de procéder aujourd'hui à un aménagement de l'entrée de ville qui réponde aux exigences d'une forte circulation.

LE DEVENIR DES CITÉS SNCF

Ces cités, dont l'architecture et la disposition sont remarquables, jouent un rôle fondamental pour structurer l'entrée de ville de Pagny. Elles sont aussi une image forte de la ville et constituent un héritage patrimonial rare. Pourtant, le propriétaire de ces logements, la société HLM Nord Est, souhaite les démolir à terme en raison du coût trop élevé de la réhabilitation. La société organise dès à présent la vacance des logements et attend le départ des locataires. Ceux-ci, tous âgés, sont susceptibles de quitter leur logement dans les années à venir. La disparition de ces cités bouleverserait le paysage urbain de l'entrée de ville, surtout si les nouvelles constructions ne reprennent pas l'architecture et la disposition des cités actuelles. En effet, ces cités sont, en l'état, l'élément majeur du paysage de l'entrée de ville et elles doivent donc être conservées.



Le futur pont qui reliera la RD 952 à la rue Jean Bouin.

BILAN FONCTIONNEL

- ☐ Peu de piétons empruntent les trottoirs surdimensionnés pour la fréquentation réelle. Cette dimension permet néanmoins de les protéger de la circulation automobile qui constitue une nuisance pour les riverains et un danger réel pour les deux-roues, notamment en raison du fort trafic de poids lourd.
- ☐ Avant le supermarché, l'absence de trottoir est problématique pour la sécurité des piétons.
- ☐ Les besoins en stationnement sont faibles pour les habitations, dont la plupart disposent de garages ou d'allées.
- ☐ La largeur de la rue Jean Jaurès est variable, parfois trop étroite pour assurer un croisement aisé des poids lourd. De plus, elle est particulièrement droite ce qui incite à la vitesse. Le comportement des automobilistes sur cette route est dangereux pour les autres usagers, en particulier pour les piétons et les deux roues.
- ☐ Le premier carrefour est difficile à franchir et des problèmes de visibilité existent à de multiples endroits.

BILAN PAYSAGER

L'entrée de ville de Pagny peut être scindée en deux secteurs principaux : du panneau d'agglomération jusqu'au supermarché et du supermarché jusqu'au premier carrefour à feux.

- ☐ Le premier secteur donne une impression de désordre due principalement à la configuration de la rive Ouest (accotements libres, haies hétérogènes, stationnements anarchiques, architecture quelconque...).
- ☐ L'ouverture sur le supermarché forme un " vide urbain " et marque une rupture entre le premier et le deuxième secteur.
- ☐ Le paysage de l'entrée de ville évolue progressivement depuis le pont de Moulon jusqu'au carrefour à feux. Au commencement, l'ambiance est partagée entre un côté très urbain, marqué par les cités SNCF, et une rive plus sauvage, plus naturelle. Puis, passé le supermarché, la ville et son paysage s'imposent (aménagement paysager, trottoirs...). Cette progression caractérise l'entrée de ville et pourra être reprise dans les principes d'aménagement.
- ☐ Le second secteur est beaucoup plus urbain avec des trottoirs de part et d'autre de la chaussée, l'existence d'un aménagement paysager structuré, une ambiance plus minérale.
- ☐ Deux éléments sont d'un intérêt majeur pour le paysage : les cités SNCF et le ruisseau de Moulon. Chacun peut être mis en valeur grâce à l'aménagement de l'entrée de ville.

BILAN PERSPECTIVE

- ☐ De nombreux projets viennent aujourd'hui modifier le paysage et le fonctionnement de l'entrée de ville. Les aménagements routiers qui sont prévus affaiblissent l'urbanité du site pour en faire un espace routier avant tout. De plus, le rond point au niveau du supermarché, par ses dimensions importantes, vient modifier le fonctionnement général de l'entrée de ville. En effet, il focalise désormais l'attention et représente symboliquement l'événement qui ouvre sur la ville. Ainsi, l'automobiliste peut ne pas considérer le premier tronçon de la rue Jean Jaurès comme faisant partie de la ville et modifier son comportement routier seulement après le rond-point. Pourtant, la présence des riverains dès le passage du Moulon impose de marquer l'entrée de ville au pont de Moulon.
- ☐ Le devenir de l'entrée de ville, notamment la réalisation d'un contournement, pourrait modifier profondément le fonctionnement et la circulation sur la rue Jean Jaurès. Aussi, la réalisation de la gare TGV à Vandières entraînerait une augmentation significative du trafic automobile sur Pagny.
- ☐ Le devenir des cités SNCF est incertain et leur disparition pourrait, à elle seule, dégrader considérablement le paysage urbain.

Pourtant, ces évolutions potentielles ne sauraient influencer l'aménagement qui est proposé ci-après. En effet, ces solutions ont pour but de sécuriser la voirie dans un contexte de forte circulation. Par conséquent, il est possible de concevoir un aménagement pérenne qui pourra recevoir tous types de trafics.

Le diagnostic a montré que l'entrée de ville peut être scindée en deux parties distinctes dont la jonction se situe au niveau du nouveau rond-point. Cette partie propose un aménagement du premier secteur, du pont de Moulon jusqu'au supermarché. Pourtant, dans un avenir proche, le reste de la traversée devra aussi être réaménagé, en conservant les mêmes principes, pour donner une cohérence à l'ensemble. Grâce au diagnostic précédant, plusieurs objectifs fondamentaux apparaissent : ils vont guider tout l'aménagement.

LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- ☐ Réduire la vitesse des véhicules dès le passage du Moulon.
- ☐ Sécuriser les espaces destinés aux piétons et aux deux-roues.
- ☐ Profiter des nouveaux aménagements pour mettre en valeur la nouvelle liaison vers le quartier Jean Bouin.
- ☐ Embellir l'entrée de ville, première image perçue de la commune.

LES MOYENS POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS

AFFIRMER LA FONCTION ACTUELLE DU PONT DE MOULON COMME L'ENTRÉE DE VILLE

Ce site va donc être aménagé de façon à marquer fortement la transition entre la route et la rue, entre la campagne et la ville. Néanmoins, la configuration du site forme déjà une "porte de ville" constituée par les cités SNCF à l'Est et une végétation haute à l'Ouest. De plus, le pont de Moulon impose certaines contraintes techniques et sécuritaires qui limitent les aménagements possibles. Par conséquent, seul un revêtement spécifique au niveau du pont aura pour rôle d'alerter l'automobiliste de son entrée dans un milieu urbain. L'entrée de ville peut être aussi marquée par un événement paysager. C'est l'occasion de valoriser les méandres du ruisseau qui représentent la limite communale et sont un atout paysager.

REFERMER L'ESPACE

Pour inciter l'automobiliste à ralentir, il convient de fermer l'espace en hauteur et au sol. L'emploi de végétaux d'une taille suffisante (> 5 m) de part et d'autre de la chaussée permet de créer un effet de parois. Par ailleurs, ce premier artifice n'est efficace que si la largeur de la chaussée est réduite à son minimum. Enfin, pour mobiliser davantage l'attention des conducteurs, un dispositif de crénelage qui reprend l'implantation régulière des cités SNCF sera installé. Ainsi, cet aménagement contribue à la fois au ralentissement des véhicules et à la valorisation des cités SNCF qui jouent un rôle majeur dans le paysage de l'entrée de ville.

CRÉER DES BANDES CYCLABLES ET UN TROTTOIR MIXTE SUR LA RIVE OUEST

Pour assurer la sécurité des piétons et des deux-roues, il faut dissocier les espaces propres à chaque usager. C'est pourquoi des bandes cyclables unilatérales sont aménagées dans la mesure du possible, en fonction notamment de la largeur disponible et des normes imposées par l'UDAM, gestionnaire de la voirie. Les bandes cyclables présentent un revêtement de couleur spécifique et sont surélevées pour les différencier nettement de la chaussée. Par ailleurs, là où la largeur disponible n'autorise pas la création d'une bande cyclable, le trottoir est élargi pour permettre un usage mixte des piétons et cyclistes uniquement. Cette dernière solution est préférable à toute circulation de cyclistes sur la chaussée. L'objectif est d'assurer la continuité des cheminements piétonniers et d'envisager des dispositifs qui les protègent du trafic routier. Ainsi, un trottoir à usage mixte est créé sur la rive Ouest, aujourd'hui vierge de tout aménagement, et les végétaux qui constituent l'effet de parois en bordure de la chaussée, jouent aussi un rôle de séparateur entre la route et le trottoir.

ROMPRE LA LINÉARITÉ DE LA RUE JEAN JAURÈS PAR LE NOUVEAU ROND-POINT

Enfin, pour casser définitivement la vitesse, il faut rapprocher la ligne d'horizon de l'automobiliste. Pour cela, le nouveau rond-point assurera une fonction de barrière visuelle qui viendra rompre la linéarité de la rue Jean Jaurès.

ORIENTER LE REGARD VERS LA NOUVELLE LIAISON INTER QUARTIER CENTRE VILLE - QUARTIER JEAN BOUIN

La nouvelle articulation, à l'endroit du supermarché, est organisée autour du pont qui relie le quartier Jean Bouin à l'artère principale de Pagny, la RD 952. Parce que le quartier Jean Bouin est aujourd'hui isolé géographiquement de la ville, il paraît important de mettre en valeur cette nouvelle liaison qui s'impose dans le paysage de l'entrée de ville. L'aménagement paysager, par des alignements d'arbres, doit permettre de valoriser cet ouvrage en focalisant tous les regards dans sa direction.

EMBELLIR L'ENTRÉE DE VILLE AVEC DES VÉGÉTAUX D'ORNEMENT

Ces végétaux, qui ont un rôle fonctionnel, permettent aussi l'embellissement de la ville. C'est pourquoi les essences qui sont sélectionnées présentent des caractéristiques esthétiques évidentes ou sont issues du milieu local.

Alignements d'arbres successifs et de densité variée :

Guider le regard vers le nouveau pont et créer un écran végétal pour l'automobiliste qui rompt la linéarité de la rue Jean Jaurès.

Cheminements piétonniers :

Ils suivent les lignes d'arbres en direction du pont et cherchent le plus court chemin pour les piétons. Un axe relie les cités SNCF au supermarché.

Les espaces proches des passages piétons sont dégagés pour assurer une visibilité optimale.

Création d'un trottoir à usage mixte (cyclistes et piétons) et organisation du stationnement :

Compte tenu de la largeur disponible et des normes de l'UDAM, on ne peut accoler une bande cyclable et un trottoir. Le trottoir mixte est d'abord destiné aux piétons mais tolère aussi la circulation des deux-roues non motorisés qui ainsi, sont protégés de la circulation automobile. Pour les vélos, c'est une voie conseillée, non obligatoire.

Cette rive est plantée régulièrement avec des arbres de hauteur moyenne pour renforcer l'urbanité du site : ceux-ci constituent un front végétal qui ferme l'espace. Leur écartement régulier donne une sensation de vitesse à l'automobiliste pour l'inciter à ralentir sans obscurer les sorties de véhicules des riverains.

9 places de stationnement sont

matérialisées sur la rive Ouest de la rue Jean Jaurès. Leur forme spécifique (avec une voie d'entrée et de sortie) évite tout créneau sur la rue. L'impasse à l'ouest est maintenue fermée à toute circulation, conformément aux souhaits des riverains et pour supprimer le carrefour dangereux avec la rue Jean Jaurès (excepté pour les riverains dont l'entrée principale se situe dans l'impasse).

Les candélabres le long de la route départementale sont disposés en quinconce pour un meilleur éclairage. Ils correspondent ainsi à la disposition adoptée sur le pont SNCF.

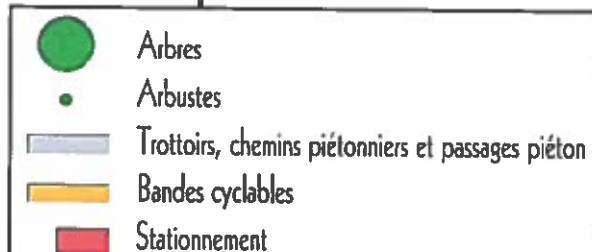
L'effet crénelage :

Pour rétrécir la largeur de chaussée et briser la linéarité de la route, un système d'avancées régulières à bordures hautes est créé. Chaque avancée est disposée en face des cités SNCF afin de souligner leur importance dans le paysage urbain. Elles prennent du volume grâce à la plantation d'arbustes de faible hauteur pour préserver la visibilité. De plus, des arbres de hauteur moyenne à port étroit viennent encadrer les cités. Ils créent un effet de parois qui ferme l'espace et protège les piétons et vélos de la circulation automobile.

Deux arrêts de bus sont prévus qui ne gêneront ni la circulation automobile et ni la circulation piétonne. Ils sont à proximité des passages piétons.

Les bandes cyclables :

Constituées d'un revêtement de couleur et surélevées de quelques centimètres sur la rue Jean Jaurès, elles se démarquent de la chaussée et assurent une meilleure sécurité aux deux-roues. Sur la rive Ouest, la bande cyclable débute après l'arrêt de bus. Les deux bandes s'achèvent après le pont de Moulon pour une meilleure sécurité. Ces deux voies doivent être réservées aux deux-roues non motorisés.



Les méandres du Moulon peuvent être mis en valeur si l'on dégage des vues perçantes vers l'Ouest depuis la route départementale. Quelques arbres existants sont donc supprimés. On veillera à conserver les individus les plus développés.

Le pont de Moulon :

Les bandes cyclables se prolongent en sécurité derrière des bordures hautes. L'attention de l'automobiliste est attirée par un revêtement spécifique jusqu'à l'extrémité des bandes cyclables.



Anneau central en pavés
bétons résistants à la cir-
culation des poids lourds.
Bordure T1
Caniveaux CS1.

Carpinus betulus fastigiata monument :
feuillage dense, port colonnaire très étroit.
Largeur = 1 m. Hauteur conseillée 3 m.
Taille de plantation : H : 1.25 m.

Ilots franchissables, hauteur < 4 cm.
revêtement conseillé : pavés béton.

Bandes cyclables sur chaussée :
simple délimitation sur chaussée
par peinture indélébile.

Arbustes identiques à ceux employés sur le
pont : ils font le lien entre le rond-point et le
pont.
Cornus alba elegantissima en alternance avec
Cornus stolonifera flaviramea

● *Carpinus betulus* :
port large, ramifié de la base, hauteur
conseillée > 20 m. pour créer un effet de
porte. Largeur = 8 m.
Taille de plantation : H = 6 m.

● *Gleditsia triacanthos sunburst* :
feuillage clairsemé, hauteur moyenne (8-12
m), port large et conique. Laisse de nom-
breuses vues sur le supermarché.
Taille de plantation : H = 3.5 m
L = 3 m.

Trottoir mixte sur rive Ouest :
béton bitumineux noir, bordures T3
et caniveaux CS3 sur chaussée (bor-
dures surbaissées au niveau des passa-
ges piétons, sorties de véhicules et au
contact des bandes cyclables) .
Bordure P1 côté espace privé.
Largeur : variable de 2 à 4 m.

Places de stationnement :
Largeur : 2 m.
Longueur : 7 m côté
chaussée, 5 m côté trot-
toir. De forme trapézoïda-
le régulière.
en béton bitumineux noir
contours extérieurs en
pavés béton.

Bande cyclable sur RD rive Ouest :
surélevées de 3 cm
revêtement : béton bitumineux de
couleur claire.
bordures T1 et caniveaux CS1 côté
chaussée. Bordures P1 côté propriété
privée.
Largeur : 1.70 m.

● Arbres
● Arbustes
— Trottoirs, chemins piétonniers et passages piétons
— Bandes cyclables
■ Stationnement

Chemins piétonniers :
Largeur = 1.5 m.
en béton bitumineux noir
bordures P3.

Trottoir sur rive Est :
béton bitumineux noir, bordures A2.
Largeur = 1.5 m.

Bande cyclable sur RD rive Est :
surélevées de 4 cm
revêtement : béton bitumineux de
couleur claire.
bordures T1 et caniveaux CS1 .
Largeur = de 1.30 à 2.20 m.

Avancées sur chaussée de 50 cm :
Hauteur = 0.2 m.
Largeur totale = 1.4 m (0.5 m sur
chaussée).
Longueur = 16 m.
Bordures T3 et caniveaux CS3.

● *Sorbus aucuparia Sheerwater Seedling* :
Arbres de taille moyenne (8-12 m.) au port
très érigé sur tige haute. Ainsi, il ne gênera pas
trop la circulation des poids lourds.
Taille de plantation : H = 5 m.

Arbustes en alternance
Cornus alba elegantissima
Cornus stolonifera flaviramea.
Hauteur < 1 m pour la visibilité.
L'emploi de ces végétaux rappelle
l'aménagement paysager du pont.

Pont du Moulon :
Revêtement conseillé : revêtement mince à
base de résine imprimée ou béton teinté dans
la masse.

LES ESSENCES VEGETALES



Carpinus Betulus



*Carpinus Betulus
Fastigiata Monument*



*Gleditsia triacanthos
Sunburst*



*Sorbus aucuparia
Sheerwater Seedling*

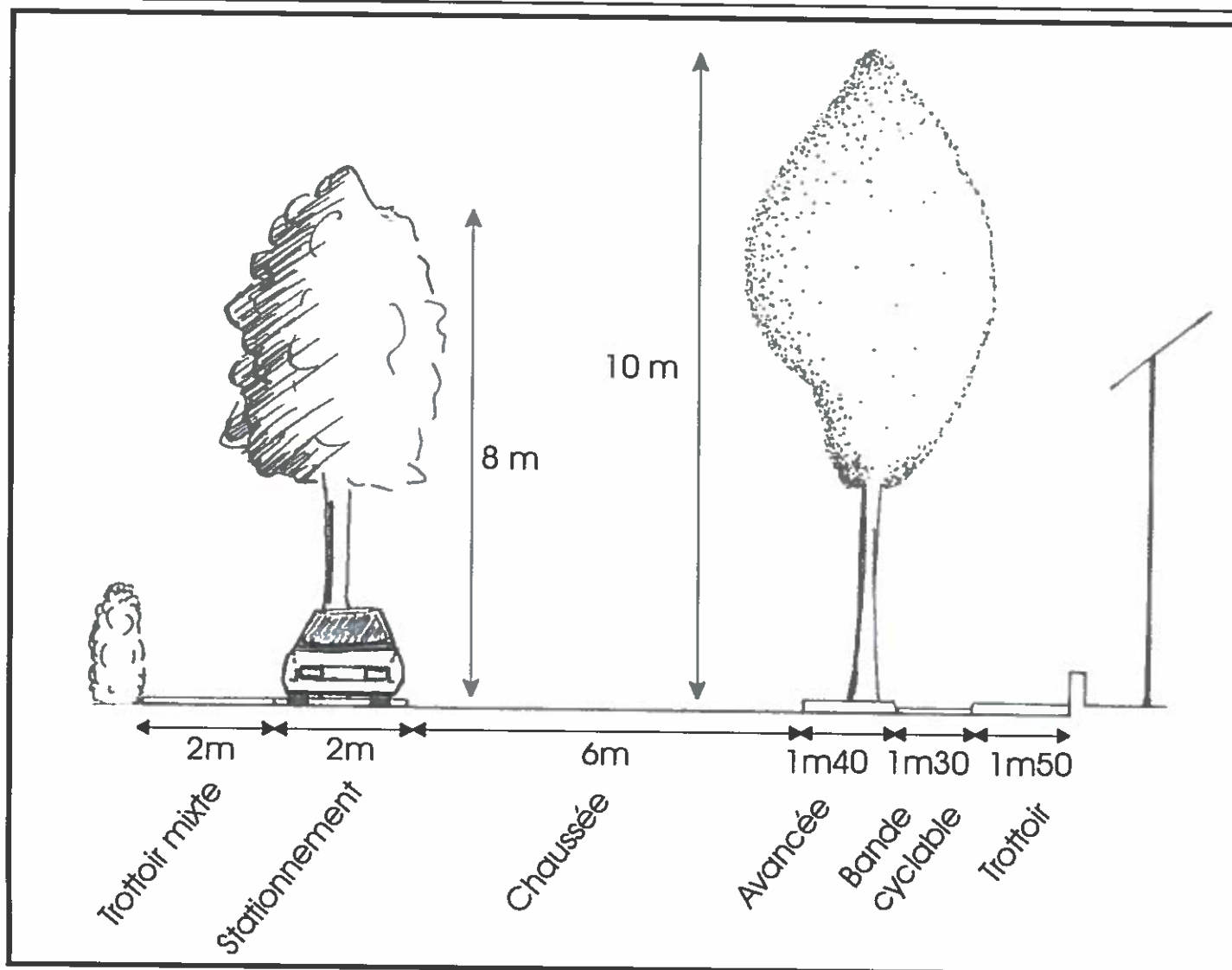


*Cornus stolonifera fla-
viramea*



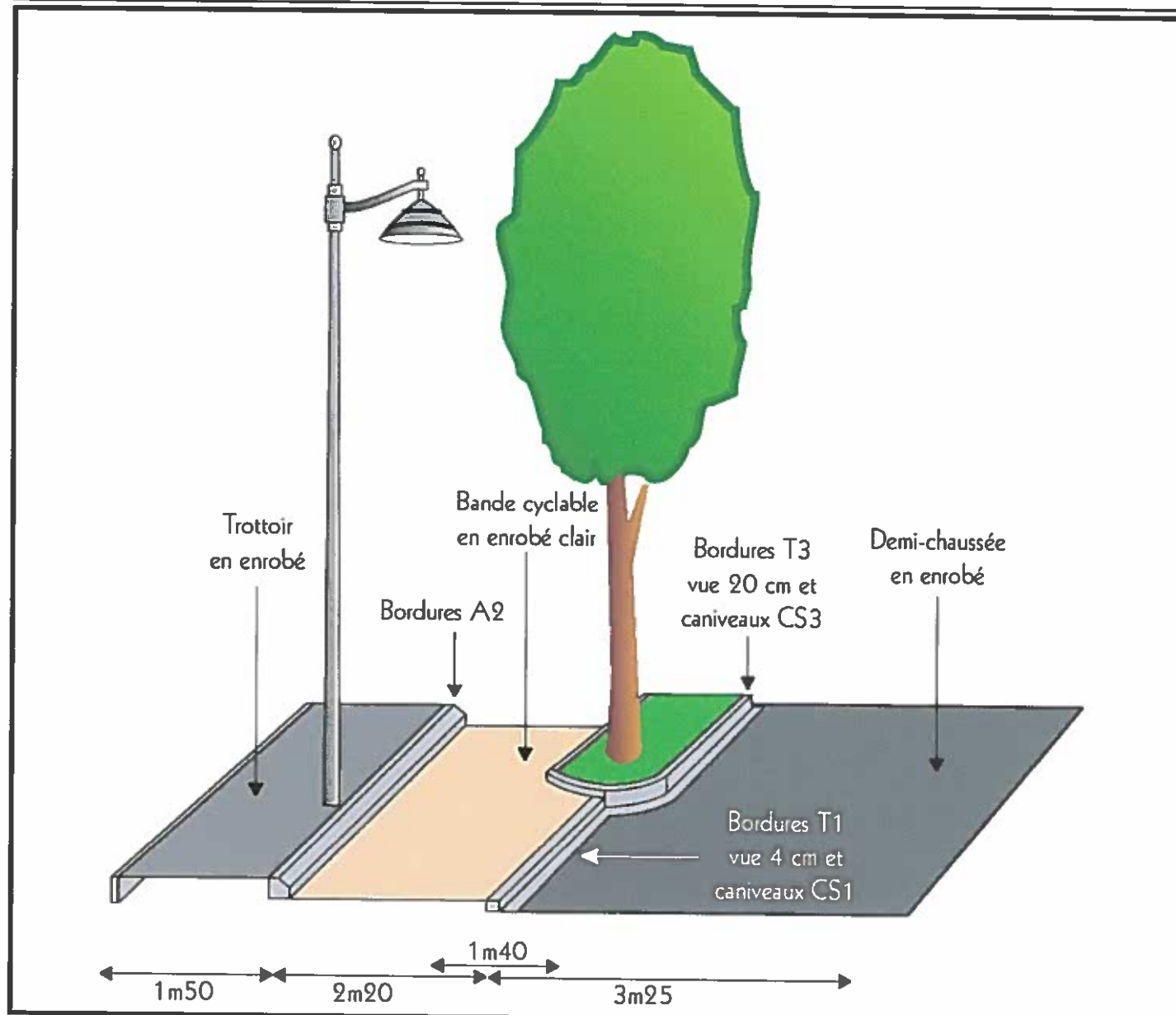
*Cornus alba elegentis-
sima*

COUPE DE LA RUE JEAN JAURES APRES AMENAGEMENT (à 15 ans considérant la taille des arbres).

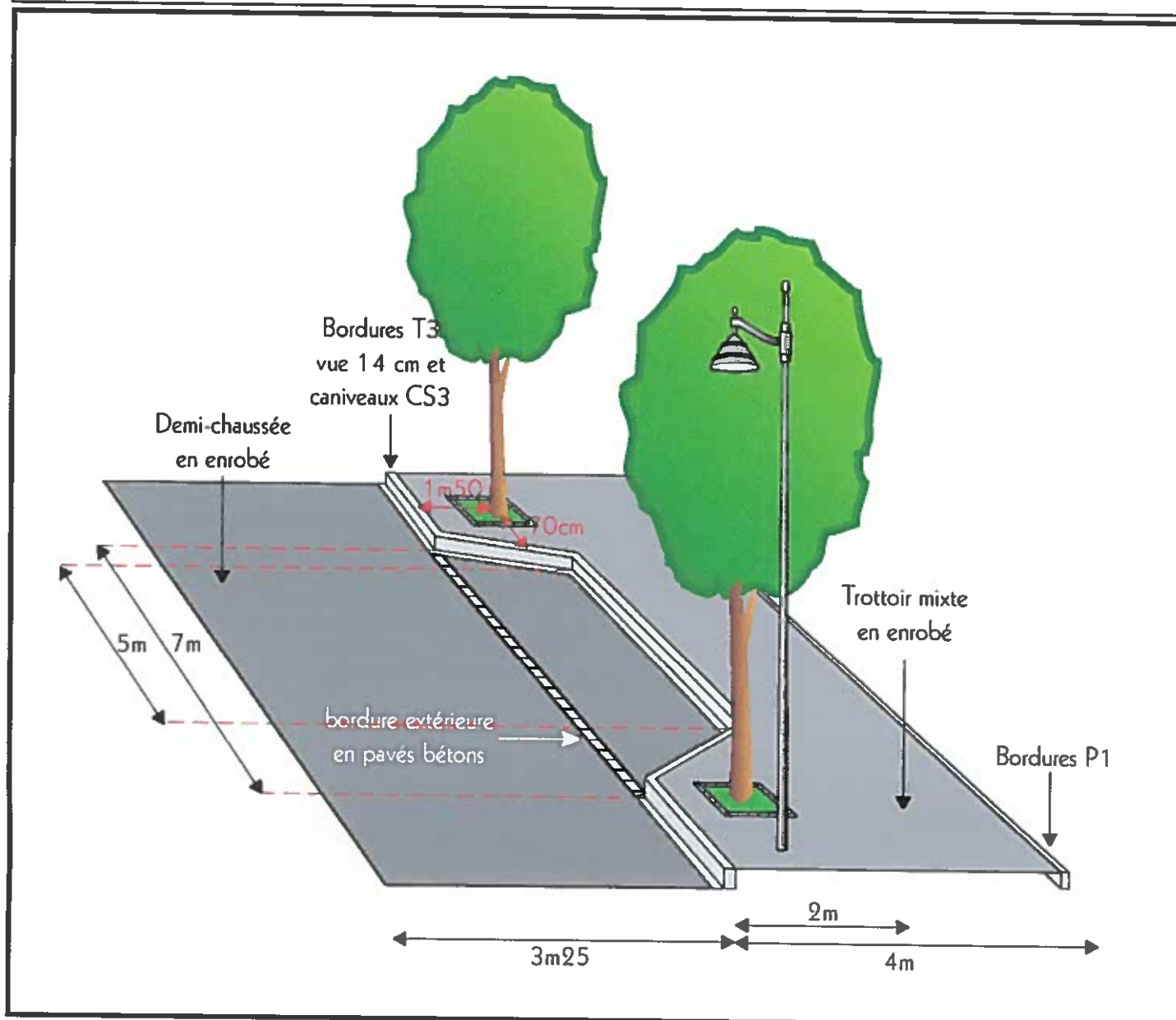


DETAIL DE L'AMENAGEMENT : LES AVANCEES SUR CHAUSSEE ET L'EFFET DE CRENELAGE :

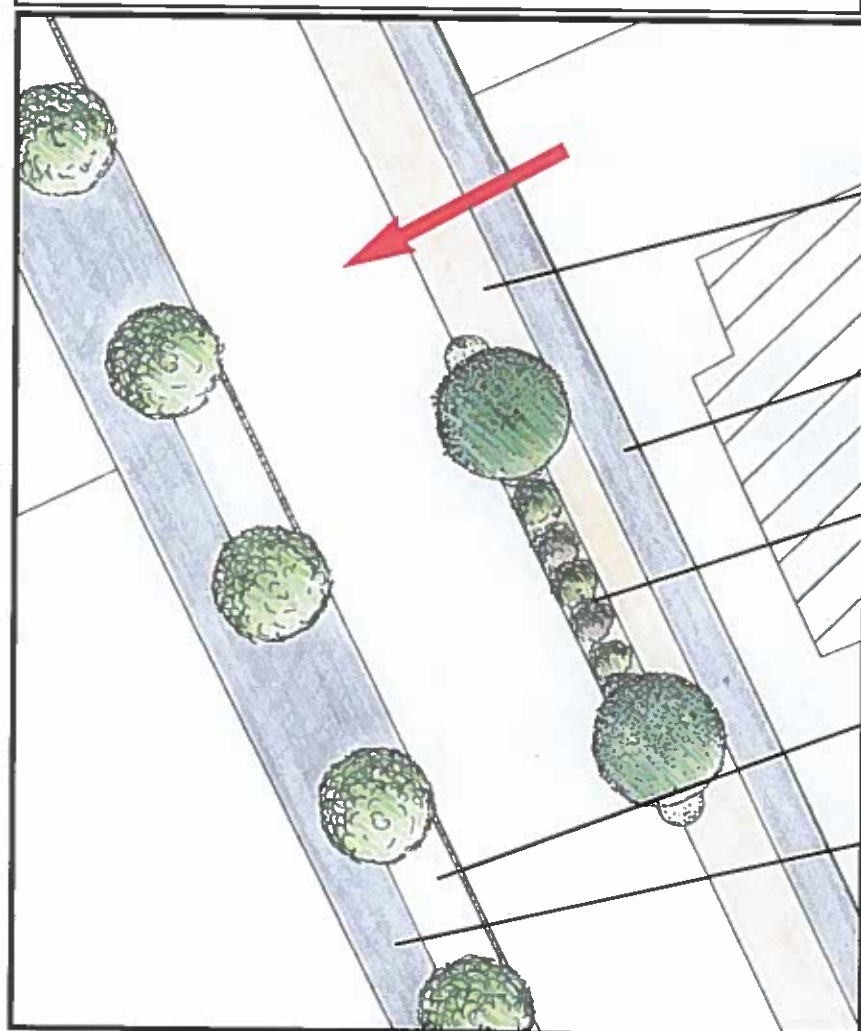
Elles viennent en face de chaque cité SNCF et laissent ainsi libre l'accès pour les véhicules des riverains.



DETAIL DE L'AMENAGEMENT : LE STATIONNEMENT SUR LA RIVE OUEST : la forme trapézoïdale régulière des emplacements évite les manoeuvres sur la chaussée.



DETAIL DE L'AMENAGEMENT : AMENAGEMENT DE LA RUE JEAN JAURES.



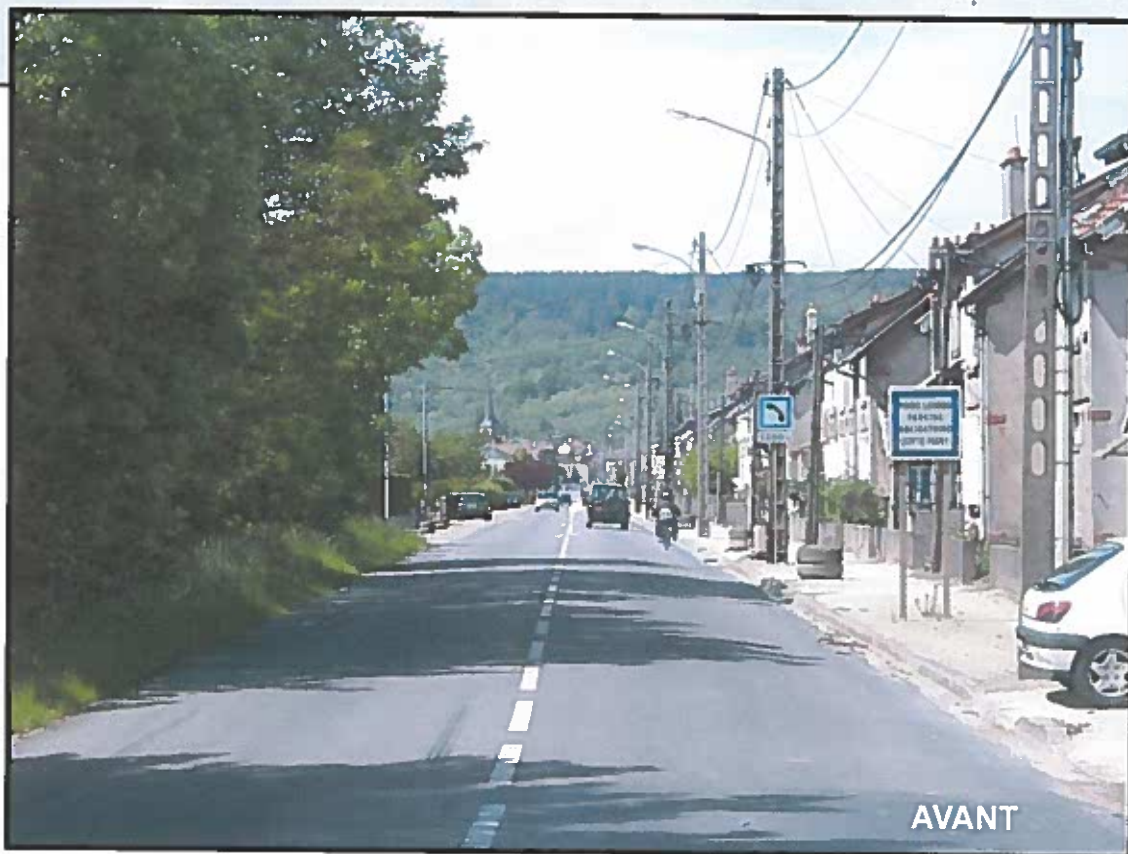
Bande cyclable surélevée en enrobé clair.

Trottoir Est en enrobé avec bordures A2 pour faciliter le passage des cyclistes et l'entrée des véhicules résidents.

Avancée sur chaussée de 50 cm (largeur totale = 1m40).

Place de stationnement de forme trapézoïdale régulière avec contours extérieurs en pavés béton.

Trottoir mixte pour la circulation des piétons et des cyclistes en enrobé.



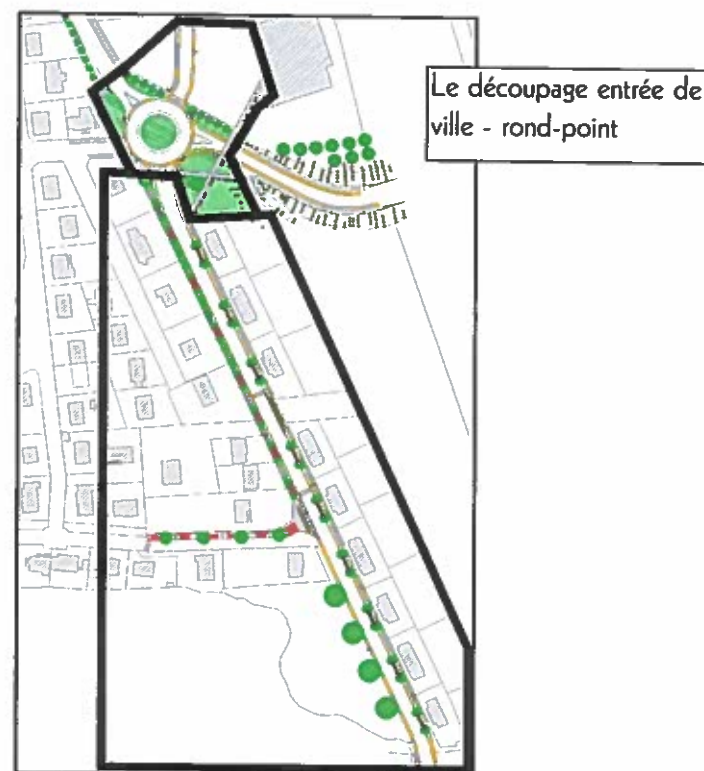
AVANT

VUE D'ENSEMBLE DE L'ENTRÉE DE VILLE APRÈS AMÉNAGEMENT (À 10 ANS AU REGARD DU DÉVELOPPEMENT DES ARBRES).

AVERTISSEMENT : Cet estimatif est basé sur des ratios médians. Les surfaces sont calculées à partir des plans d'esquisse au 500ème. C'est pourquoi, un tel estimatif doit être appréhendé avec précaution. Il ne prend en compte que les aménagements de surface. Ne sont pas compris les modifications du réseau d'assainissement et l'enfouissement des réseaux EDF et Télécom.

L'estimatif se décompose en deux parties :

- ☐ Un premier secteur qui concerne la rue Jean Jaurès
- ☐ Le rond-point pour les travaux hors voirie.



AMENAGEMENT DU ROND-POINT HORS TRAVAUX SUR VOIRIE

	UNITE	QUANTITE	P.U.	PT HT
AMENAGEMENT SUPERFICIEL DE VOIRIE				
marquage au sol/ peinture pour bande cyclable sur chaussée	ml	250	3	750
confection des îlots de séparation de voies	u	3	800	2400
anneau central en pavés bétons	m²	100	40	4000
Bordures T1 et caniveaux CS1 pour anneau central	ml	70	35	2450
AMENAGEMENT PAYSAGER				
abattage et désouchage d'arbres	u	6	70	420
regalage et compactage	m³	300	15	4500
engazonnement soigné pour pelouses	m²	1500	0,8	1200
fourniture et plantation d'arbres				
Carpinus betulus/ solitaires ramifiés de la base	u	3	2300	6900
Gleditsia triacanthos Sunburst	u	10	520	5200
Carpinus Fastigiata Monument	u	132	135	17820
Cornus alba "elegantissima"	u	16	16	256
Cornus stolonifera "flaviramea"	u	15	14	210
CHEMINNEMENTS PIETONS				
confection de chemins piétons en enrobé noir	m²	500	30	15000
bordures type P3 pour cheminements piétons	ml	660	15	9900
passages piétons, peinture	m²	105	25	2625
MOBILIER URBAIN				
fourniture et pose de candélabres	u	7	2500	17500
fourniture et pose de poubelles	u	2	300	600
fournitures et pose de bancs	u	2	500	1000
			SOUS TOTAL €	€ 92 731,00
			SOUS TOTAL FRF	608 222,63 F

AMENAGEMENT DU SECTEUR ENTREE DE VILLE TOUS TRAVAUX

	UNITE	QUANTITE	P.U.	PT HT
MODIFICATION DE LA CHAUSSEE				
découpe de chaussée	ml	300	5	1500
décapage de chaussée	m²	550	5	2750
confection de chaussée en enrobé	m²	75	70	5250
raccord de chaussée	m	150	15	2250
bordures T3 pour avancées sur chaussée	ml	306	30	9180
Caniveaux CS3 pour avancées sur chaussée	ml	160	25	4000
signalisation horizontale	f	1	1500	1500
signalisation verticale	f	1	2000	2000
MODIFICATION DES RIVES				
démolition de trottoirs	m²	900	5	4500
déblais en terrain toute nature	m³	360	12	4320
regalage et compactage	m³	400	15	6000
couche de fondation tout venant pour bande cyclable surélevée	m³	102	30	3060
bordures T3 et caniveaux CS3 pour trottoir rive Ouest	ml	225	55	12375
bordures P1 pour trottoir rive Ouest	ml	200	15	3000
bordures A2 pour trottoir rive Est	ml	300	20	6000
confection de trottoir enrobé noir	m²	1180	50	59000
avaloirs	u	6	1500	9000
bordures T1 et caniveaux CS1 pour bandes cyclables surélevées	ml	510	35	17850
bordures P1 pour bandes cyclables surélevées	ml	150	15	2250
confection de bandes cyclables surélevées en enrobé coloré	m²	830	80	66400
AMENAGEMENT PAYSAGER				
abattage et désouchage d'arbres rive Ouest	u	5	70	350
fourniture et plantation d'arbres				
Gleditsia triacanthos Sunburst	u	22	520	11440
Sorbus aucuparia Sheerwater Seedling	u	18	1100	19800
Cornus alba "elegantissima"	u	30	16	480
Cornus stolonifera "flaviramea"	u	31	14	434
CHEMINNEMENTS PIETONS				
passages piétons, peinture	m²	35	25	875
TRAVAUX DE BUSAGE DU FOSSE OUEST				
fouilles pour busage fossé	ml	120	7,5	900
busage du fossé rive ouest et remblai tout venant	ml	120	90	10800
têtes d'aqueduc	u	2	300	600
STATIONNEMENT				
marquages stationnement bus/ peinture et contours pavés bétons	ml	100	30	3000
confection places de stationnement/ contour extérieur pavés bétons	u	9	150	1350
MOBILIER URBAIN				
dépose candélabre	u	8	60	480
fourniture et pose de candélabre	u	13	2500	32500
fourniture et pose de poubelles	u	2	300	600
fourniture et pose de bancs	u	1	500	500

AMENAGEMENT DU SECTEUR ENTREE DE VILLE TOUS TRAVAUX

AMENAGEMENT SPECIFIQUE				
revêtement de surface en résine imprimée (Pont de Moulon)	m²	270	60	16200
COUT SUPPLEMENTAIRE A ENVISAGER				
relève topographique	m²	7500	0,5	3750
SOUS TOTAL €				€ 326 244,00
SOUS TOTAL FRS				2 139 834,40 F

TOTAL DES DEUX SECTIONS ET COUT DE MAITRISE D'OEUVRE

				TOTAL €	€ 418 975,00
				TOTAL FRS	2 748 057,03 F
REMUNERATION MAITRISE D'ŒUVRE				15%	62 846,25 €



Agence de Développement du Val de Lorraine

63-65 rue Sainte Anne 54340 POMPEY
tél : 03.83.49.42.22 - fax : 03.83.49.42.24